Comisión de Constitución, Códigos, Legislación General y Administración

Carpetas Nº 131 de 2000 y Nº 1435 de 2001

Versión Taquigráfica N° 1922 de 2003

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

Se declara obligatorio para los propietarios, usuarios o tenedores de vehículos automotores

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 9 de julio de 2003

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representante Margarita Percovich.

MIEMBROS: Señores Representantes Odel Abisab, Fernando Araújo, Daniel Díaz Maynard, Silver Estévez, Alejo Fernández Chaves, Felipe Michelini, Jorge Orrico y Diana Saravia Olmos.

SEÑORA PRESIDENTA (Percovich).- Se pasa a considerar el asunto que figura en tercer término del orden del día: "Seguro de responsabilidad civil. (Se declara obligatorio para los propietarios, usuarios o tenedores de vehículos automotores)".

En discusión.

SEÑOR ORRICO.- El inciso final del artículo 5º aprobado dice: "El daño moral no es indemnizable por el seguro obligatorio". ¿Qué es daño moral? Al respecto, traje un par de sentencias y un resumen -versión libre- de la opinión de Gamarra sobre este tema. Todos los autores coinciden en cuál es el concepto. Daño moral es todo aquel que no es de naturaleza pecuniaria. Entonces, por tal se entiende el dolor físico y las lesiones al honor, el prestigio, etcétera, pero no el llamado daño moral indirecto. Por ejemplo, puede suceder que un escribano sea acusado de que está certificando cualquier cosa. Eso lo afecta enormemente desde el punto de vista económico porque pierde prestigio, pero ese no es un daño moral. Daño moral es la afectación que el individuo tiene en su honor, en su integridad como profesional. Parece sutil, pero la diferencia existe. No es daño moral si es medible cuantitativamente desde el punto de vista patrimonial.

Ahora advierto que es verdad que el artículo 5º dice que el daño moral no es indemnizable por el seguro obligatorio, lo cual me parece que reduce muchísimo un seguro de esta naturaleza porque, en general indemnizará por los daños que sufra el vehículo pero no por otro tipo de circunstancias como, por ejemplo, la muerte de un accidentado, en cuyo caso, como no se indemniza el daño moral, lo que va a pasar es que va a

quedar sin reparación o se van a hacer otro tipo de reparaciones en base a cuánto hubiera ganado esa persona, cuando en realidad cubrirá solamente el daño material.

Noto ahora cierta contradicción; claro, como vamos trabajando artículo por artículo, a veces perdemos la unidad. El artículo 1º dice: "(Seguro obligatorio).- Los vehículos automotores solo podrán circular si existe a su respecto un seguro que cubra los daños que sufran terceras personas en su integridad física (lesiones o muerte) como consecuencia de accidente causado por ellos". La lesión, el dolor físico, es un típico caso de daño moral. Luego, el artículo 5º dice que el daño moral no es indemnizable por el seguro obligatorio. Me parece que esto habría que eliminarlo. Si no se limita, el daño es todo daño, porque los principios generales siguen corriendo. Creo que el artículo 5º entrevera más de lo que aclara y, además, no entiendo por qué una lesión no es indemnizable.

SEÑOR FERNÁNDEZ CHAVES.- En esta ley es esencial la indemnización por lesiones; de lo contrario, carecería de sentido el seguro obligatorio. No cabe duda de que las lesiones son indemnizables y la muerte también.

SEÑORA SARAVIA OLMOS.- Si miramos los proyectos originales, por ejemplo el artículo 6º del Foro Batllista habla de lesiones o muerte, y el del Encuentro Progresista también.

SEÑOR ORRICO.- El razonamiento del señor Diputado Fernández Chaves me parece correcto, porque es muy claro que la intención es indemnizar todo tipo de daño, ya que lo dice el artículo 1º. El artículo 5º dice que la póliza cubre los daños que provocan los vehículos o las cosas transportadas en ellos, y me parece que es contradictorio con lo que establece el artículo 1º.

SEÑORA PRESIDENTA.- Quiero hacer notar que esta interrogante surge de una consulta que realizamos sobre la participación de las Intendencias, y la Asesoría Letrada de la División de Tránsito y Transporte de la Intendencia Municipal de Montevideo nos hace notar que este proyecto no cubre el daño moral, según el texto que nosotros le enviamos.

SEÑORA SARAVIA OLMOS.- Así estaba en los proyectos originales.

SEÑOR DÍAZ MAYNARD.- Es clarísimo que no cubre el daño moral.

SEÑORA SARAVIA OLMOS.- Es una opción que debemos tomar.

SEÑOR ABISAB.- Quiero saber por qué no hay ningún tipo de referencia a los daños materiales que puede sufrir un tercero eventual.

SEÑORA SARAVIA OLMOS.- Este es un seguro obligatorio mínimo. Lógicamente, el titular puede contratar todos los seguros que quiera y el eventual damnificado puede hacer todos los reclamos que considere pertinentes. Se parte de la base de que este es el seguro mínimo que todo el mundo debe tener, y cubre los daños físicos a la persona. Es un criterio que debimos tomar para que todos lo paguen y efectivamente se pueda cobrar algo.

SEÑORA PRESIDENTA.- El Partido Nacional trajo sus dudas acerca de que planteáramos esto en un momento tan difícil económicamente. Todos consultamos y dijimos que era imprescindible que estuvieran cubiertas las lesiones físicas. Uruguay es prácticamente el único país que no tiene este seguro. La opción política fue restringirlo para que fuera lo más barato posible.

SEÑOR ABISAB.- El señor Diputado Araújo me ha comunicado que el Partido Nacional aún no ha tomado posición y por eso me he permitido hacer esta observación que ni por aproximación tiene la intención de interferir u obstaculizar el trámite en el que se está.

Es obvio que el titular del bien puede hacer los seguros de que se trate, pero me parece que la filosofía de todo esto apunta a amparar a la víctima. La reflexión que me impulsó a hacer estos comentarios tiene como sustento hechos de la realidad. Es muchísima la gente que, yendo en un vehículo de su propiedad es

embestida por alguien, y aun sin haber tenido ningún tipo de responsabilidad no tiene más remedio que asumir los costos. Ni hablemos del tema de lesiones y muerte. De modo que aun compartiendo el espíritu de empezar por lo mínimo, dejo constancia de que querer avanzar supondrá una enorme dificultad. También tengo la convicción de que el costo que pueda suponer hacer un mínimo de cobertura por daños materiales, no debe tener una significación tal como para frenar o impedir esto.

SEÑOR ORRICO.- Me parece que deben cubrirse todos los daños por un determinado monto. En realidad, hablamos de un monto que no es demasiado alto; yo no saqué la cuenta, pero creo que era de US$ 10.000. Con esa cifra se cubren prácticamente todos los daños que pueda haber sufrido el otro vehículo desde el punto de vista material. Desde el punto de vista del daño moral para saber lo que la jurisprudencia ha fallado, hay un libro de Gamarra en el que recopila todas las sentencias de daño moral y hace una especie de tabla sobre cómo ha ido fallando la jurisprudencia -cuánto ha tasado la pérdida de una mano, la pérdida de un familiar, aunque parezca dantesco o terrible- y ha ido formando antecedentes al respecto.

Sugiero que pensemos un poquito esto. Reitero que es claro que el inciso final del artículo 5º tiene que desaparecer, porque es contradictorio con el artículo 1º y deberíamos pensar hasta qué punto el artículo 1º no debiera decir que los vehículos automotores solo podrán circular si existe a su respecto un seguro que cubra los daños que sufran terceras personas. Punto y aparte. Entonces, el seguro será relativamente barato en la medida en que cubre determinada cantidad. Pero, en los hechos, ¿qué va a pasar? Si uno sabe que el otro tiene seguro, que con lo único con que cuenta es con el seguro obligatorio, va a transar por esa cifra.

SEÑORA SARAVIA OLMOS.- No es mala idea que se comprenda todo por un mínimo.

SEÑOR DÍAZ MAYNARD.- Me parece acertado.

SEÑOR ORRICO.- El artículo 8º dice que la cobertura máxima es de doscientos cincuenta mil Unidades Indexadas por vehículo asegurado y por accidente. Tengo entendido que eso equivale a US$ 10.000.

Por otra parte, esto no debería significar un seguro muy caro en su contratación, en su prima, en la medida en que, tengamos claro, una medida de este tipo aumentará enormemente el mercado de seguros. No quiero hacer consideraciones de índole económica porque no es mi especialidad, pero es muy claro que si el 50% de los automóviles no está asegurado, hay un mercado potencial muy grande y esta norma provocará un movimiento económico muy importante en un sector de actividad que es muy fuerte.

SEÑORA PRESIDENTA.- Entonces, quedamos en analizar la propuesta del señor Diputado Orrico de eliminar el último inciso del artículo 5º.

SEÑOR FERNÁNDEZ CHAVES.- Yo me había comprometido a comparar este proyecto con el Protocolo de San Luis. Como es sabido, en materia de responsabilidad civil por accidentes de tránsito hay un protocolo aprobado en San Luis respecto a los países integrantes del MERCOSUR, que ha sido ratificado por nuestro país y fue aprobado por la Ley Nº 17.050, de 14 de diciembre de 1998.

También en materia de seguro de vehículos existen diversas decisiones del Consejo del MERCOSUR y de recomendaciones que fueron aprobadas en la reunión de Ouro Preto del 15 de diciembre de 1994.

El Convenio de San Luis se refiere a problemas de jurisdicción y del derecho aplicable. El artículo 3º establece: "La responsabilidad civil por accidentes de tránsito se regulará por el derecho interno del Estado Parte en cuyo territorio se produjo el accidente". En el inciso segundo se establece una excepción a ese principio de territorialidad cuando señala: "Si en el accidente participaren o resultaren afectadas únicamente personas domiciliadas en otro Estado Parte, el mismo se regulará por el derecho interno [...]" del Estado a que pertenecen los partícipes de ese delito.

En la Cámara hubo una discusión al respecto en la que intervinimos el ex señor Diputado Barandiarán, el señor Diputado Araújo y yo.

El artículo 7º refiere a la jurisdicción.

El Grupo Mercado Común aprobó en Ouro Preto -con carácter obligatorio dice el artículo 1º- "un seguro que cubra la responsabilidad civil del propietario y/o conductor de vehículos terrestres (automóvil de paseo-particular o de alquiler) no matriculados en el país de ingreso en viaje internacional - daños causados a personas u objetos no transportados. Esta obligatoriedad no se aplica a los vehículos que ingresen al Paraguay hasta el 2006". Sin duda es una excepción que pidió dicho país por circunstancias que desconozco.

Más adelante, aprueba las condiciones generales para el seguro de responsabilidad civil del propietario o conductor de vehículos terrestres.

Tiene un anexo en el que se establecen las condiciones generales para el seguro de responsabilidad civil del propietario o conductor, que se refiere a "daños causado a personas u objetos no transportados". De manera que en materia de vehículos provenientes de países del MERCOSUR la obligatoriedad del seguro comprendería la responsabilidad civil tal como la estaba planteando el señor Diputado Abisab.

SEÑOR DÍAZ MAYNARD.- Pero en el texto que estamos aprobando no se limita a los objetos no transportados.

SEÑOR FERNÁNDEZ CHAVES.- En este proyecto no atendemos el daño material.

SEÑORA SARAVIA OLMOS.- Solamente está referida a las personas; es la observación que nos hacía el señor Diputado Abisab.

SEÑOR FERNÁNDEZ CHAVES.- Esto se refiere específicamente al artículo 4º del proyecto que tenemos a estudio, más allá de la inquietud del señor Diputado Abisab que si no interpreto mal es extender este seguro a todo tipo de daño. Con respecto a los países integrantes del MERCOSUR, estaría referido específicamente al artículo 4º del texto que hemos aprobado, cuyo nomen juris es "Vehículos matriculados en el extranjero". Daría la impresión de que con la frase final del artículo "sin perjuicio de los convenios internacionales celebrados por la República" -si no me equivoco, a sugerencia del señor Diputado Michelini-, estaría comprendido todo lo referente al Protocolo de San Luis y a lo establecido sobre el seguro de responsabilidad civil en Ouro Preto.

SEÑOR ORRICO.- Comparto esa interpretación. Nosotros fijamos un régimen general para todos los vehículos existentes en el Uruguay y los vehículos matriculados en el extranjero se rigen por eso. Entonces, no tenemos más remedio que decir que el daño material no corre.

SEÑOR FERNÁNDEZ CHAVES.- En el caso del MERCOSUR sí.

SEÑOR ORRICO.- Mejor todavía, pero la salvaguardia es correcta en la medida en que puede haber otros países con los cuales existan tratados o acuerdos y en esos casos el derecho internacional prima sobre el nacional.

Me parece que cuando se trate este proyecto en el plenario quien haga el informe deberá hacer referencia a estos elementos para dar mayor claridad de interpretación a una norma que es compleja. Estemos seguros de que siempre nos van a tirar con algún palo porque este es el tipo de ley que es difícil imaginar cómo va a funcionar.

SEÑORA PRESIDENTA.- Queda planteada para la próxima reunión la extensión del seguro.